



vertraulich

An alle  
Fraktionen sowie Mitglieder  
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden

Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Stadtentwick-  
lung, Bau, Verkehr und Liegen-  
schaften

GZ: (GB 6) 66

Datum: 29. NOV. 2021

## **Beschlusskontrolle zu V0925/21 (Sitzungsnummer: SR/026/2021)**

Neufassung der Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über Parkgebühren (Parkgebührenverordnung) – Korrektur des Stadtratsbeschlusses V0166/19 vom 25. März 2021

Sehr geehrte Fraktionen und Mitglieder des Stadtrates,

folgender Zwischenbericht kann zu oben genanntem Beschluss gegeben werden:

**1. „Der Stadtrat beschließt, den Beschluss V0166/19 vom 25. März 2021 aufzuheben.“**

Der Beschluss wurde am 8. Juli 2021 im Dresdner Amtsblatt öffentlich bekannt gemacht.

**2. „Der Stadtrat beschließt die Neufassung der Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über Parkgebühren (Parkgebührenverordnung) gemäß der Anlage zur Vorlage.“**

Die Neufassung der Parkgebührenverordnung wurde am 8. Juli 2021 im Dresdner Amtsblatt öffentlich bekannt gemacht.

**3. „Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, Änderungen der Anlage 2 zur Parkgebührenverordnung vorzunehmen. Die Änderungen sind ortsüblich im Dresdner Amtsblatt bekanntzumachen. Der Stadtrat ist über die Änderungen zu informieren.“**

Die Umsetzung des Beschlusspunktes erfolgt bei Erfordernis.

**4. „Für die weitere Angebotsgestaltung zum Carsharing sind dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften bis zum 30. Juni 2021 konkrete Leitlinien (z. B. Ausschlussgebiete, Gebührenhöhe, weitere Bevorrechtigungen in unbewirtschafteten Bereichen, maximale Fahrzeuganzahl, Verknüpfung mit stationsbasierten Carsharing-Angeboten) vorzulegen.“**

Die Leitlinien für das Carsharing befinden sich noch im verwaltungsinternen Abstimmungsprozess.

5. **„Dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften ist über die Einnahmenentwicklung aus der Parkgebührenverordnung regelmäßig Bericht zu erstatten. Mögliche daraus entstehende Änderungsbedarfe sind seitens der Stadtverwaltung anzuzeigen.“**

Die neue Parkgebührenverordnung trat am 9. Juli 2021 in Kraft. Eine Berichterstattung zur Entwicklung der Parkgebühren wird frühestens im Januar 2022 für zweckmäßig erachtet. Änderungsbedarf wird bei Erfordernis angezeigt.

6. **„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Möglichkeiten der Einführung von Monatsparktickets bzw. Parkabonnements für Berufstätige, Berufspendler und Intensivnutzer von Parkangeboten zu prüfen und dem Stadtrat zur Erörterung bzw. Entscheidung vorzulegen.“**

Dieser Beschlusspunkt betrifft die Regelungen des § 4 Absätze 5 und 6 der Parkgebührenverordnung. Sowohl der Beschluss als auch die Regelungen des § 4 Absätze 5 und 6 der Parkgebührenverordnung sind rechtswidrig und aus diesem Grund nicht umsetzbar. In den Ausschusssitzungen ist seitens der Verwaltung darauf ausdrücklich hingewiesen worden.

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) als höhere Straßenverkehrsbehörde hat mit Schreiben vom 31. August 2021 auf die Rechtswidrigkeit der Regelungen des § 4 Absätze 5 und 6 der Parkgebührenverordnung hingewiesen und die Aufhebung dieser Regelungen gefordert.

In der oben bezeichneten Stellungnahme des LASuV heißt es:

*„Die Berechtigung und Zuständigkeit der Gemeinden für den Erlass von Parkgebührenverordnungen ergibt sich aus § 25 Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz (SächsStrVRG). Die Parkgebührenverordnungen ergehen in der Form kommunalen Rechts – also Satzung oder Verordnung. Gebührenregelungen für Ausnahmegenehmigungen von der StVO sind bereits bundeseinheitlich in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) geregelt. Die Aufnahme von Regelungen über Ausnahmegenehmigungen in die Parkgebührenverordnung – selbst wenn sich diese formal im Gebührenrahmen nach der GebOSt bewegen – verstößt damit gegen höherrangiges Recht. Eine Verordnungsermächtigung der Stadt Dresden besteht hier nicht.*

*Die Regelungen zu Ausnahmegenehmigungen vom Halten und Parken sind zudem bereits abschließend in der StVO und der VwV-StVO geregelt.*

*Nach § 46 Abs. 1 Satz 1 StVO können die unteren Straßenverkehrsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen in den in § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 12 genannten Fällen genehmigen.*

*Die Entscheidungen sind immer Einzelfallentscheidungen. Sie sind stets befristet, widerruflich und mit Auflagen versehen. Weder für Hebammen, Pflegedienste und Sozialdienste noch für Handwerker kann es eine pauschale Ausnahmegenehmigung geben. Die Parkgebührenverordnung erweckt zumindest den Anschein, dass ein Anspruch auf Erteilung von Ausnahmegenehmigungen besteht, den weder die StVO noch die VwV-StVO vorsieht.*

*Sie suggeriert einen Automatismus der Erteilung der Ausnahmegenehmigung – ein Kaufen von Ausnahmegenehmigungen – der dem Thema und der bisherigen Rechtspraxis auch der Landeshauptstadt Dresden, nicht gerecht wird. Auch hier besteht ein Verstoß gegen höherrangiges Recht.“*

7. **„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, das Parkleitsystem der Stadt Dresden zu evaluieren, zu modernisieren und auszubauen. Ziel ist es, öffentliche und private Parkflächen zu betrachten, das Parkleitsystem der Stadt nach dem Prinzip der Smart City kompatibel mit modernen individuellen Kommunikationsmitteln zu machen und insbesondere die Gäste aus der Tschechischen Republik, beispielsweise über eine Wegeführung in tschechischer Sprache von der Autobahn A17 aus, gezielt anzusprechen.“**

Dem Ziel, das Parkleitsystem weiter nach dem Prinzip der Smart City mit modernen individuellen Kommunikationsmitteln auszubauen und zu modernisieren, soll im Rahmen des zukünftigen Verkehrsmanagements Rechnung getragen werden. Hierzu ist eine Verwaltungsvorlage in Arbeit. Eine Evaluation des bestehenden Parkleitsystems ist erst nach der vollständigen Umsetzung der neuen Parkgebührenverordnung und einer entsprechenden Laufzeit zweckmäßig.

Eine Wegeführung von der Autobahn in tschechischer Sprache ist aufgrund der Wegweisung mit Eigennamen sowie der numerischen Anzeige der freien Parkflächen an den Parkleiteinrichtungen nicht erforderlich. Um der Internationalität gerecht zu werden, werden bereits an den dynamischen Verkehrsinformationstafeln die Parkinformationen zusätzlich auch in englischer Sprache angezeigt.

8. **„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit den Dresdner Verkehrsbetrieben und dem VVO eine Strategie zur besseren Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs aus dem Umland mit dem öffentlichen Nahverkehr in Dresden vorzulegen und das Angebot an P+R-Plätzen bedarfsgerecht und den Anforderungen des heutigen Nutzerverhaltens entsprechend auszubauen.“**

Auf konzeptioneller Ebene gibt es in der Landeshauptstadt Dresden ausreichend miteinander verzahnte strategische Instrumente zur besseren Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem ÖPNV, auch in Verbindung mit den P+R-Standorten. Diese sind mit dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und der DVB AG abgestimmt.

Insbesondere sind zu nennen:

- das P+R-Konzept für die Landeshauptstadt Dresden (Stadtratsbeschluss von 2001, Evaluierung mit Potenzialanalyse im Rahmen des Luftreinhalteplanes, Juni 2015),
- der Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Dresden 2017 (V2379/18, Stadtratsbeschluss vom 24. Januar 2019),
- der Nahverkehrsplan für den Verbundraum Oberelbe (Dritte Fortschreibung, V2746/18, Stadtratsbeschluss vom 14. Februar 2019),
- der Verkehrsentwicklungsplan VEP2025plus (V2476/13, Stadtratsbeschluss vom 20. November 2014, Fortschreibung als Dresdner Mobilitätsplan in Arbeit),
- das Infrastrukturprogramm des VVO (laufend in Fortschreibung).

Die Potenzialanalysen in Verbindung mit den Evaluierungen und Fortschreibungen haben bestätigt, dass bei einer Fortschreibung der Potenzialanalyse keine grundlegend anderen Ergebnisse als letztmalig 2015 zu erwarten sind. Der Schwerpunkt liegt nunmehr auf der Planung und Umsetzung dieser P+R-Plätze. Welchen strategischen Stellenwert P+R-Plätze künftig einnehmen werden und inwieweit ihr Ausbau auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden über das bisherige Ausbauprogramm forciert werden muss, wird im Zuge der Erarbeitung des Dresdner Mobilitätsplanes 2035 plus zu entscheiden sein.

Der Dresdner Mobilitätsplan 2035plus, bei dem auch die Verkehrsbeziehungen zwischen Dresden und dem Umland sowie die Verknüpfung der Verkehrsmittel betrachtet werden, wird gegenwärtig erarbeitet.

Nächste Beschlusskontrolle: 31. März 2022

Mit freundlichen Grüßen

  
Stephan Kühn  
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau,  
Verkehr und Liegenschaften

Kenntnisnahme:

  
Dirk Hilbert  
Oberbürgermeister